

Torino e il problema delle sue comunicazioni ferroviarie e stradali

Estratto dalla Rivista

«Atti dei Sindacati Fascisti Ingegneri delle Province di Torino, Cuneo e Vercelli»

N. 6 - Giugno 1934 - XII

S. P. E.

Via Avigliana, 19
TORINO
Telefono 70-651



PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

Legato **Anselmi**

OA. - b

296

Torino e il problema delle sue comunicazioni ferroviarie e stradali

Estratto dalla Rivista

« Atti dei Sindacati Fascisti Ingegneri delle Province di Torino, Cuneo e Vercelli »

N. 6 - Giugno 1934 - XII

S. P. E.

Via Avigliana, 19
TORINO
Telefono 70-651



Il «Gruppo Trasporti» del Sindacato Fascista Ingegneri di Torino, di cui è Reggente il dott. ing. Fuortes, e del quale fanno parte, col Segretario Provinciale On. Bernocco, gli ingegneri Bonvino, Senatore Brezzi, Carmina, Carlesegna, Daviso di Charvensod, Facchini, Garelli, Mussino, Odiard des Ambrois, G. Pollone, ha concluso i suoi lavori riguardanti le comunicazioni stradali e ferroviarie di Torino colla seguente relazione (relatore ing. Garelli):

* * *

Il problema delle comunicazioni e dei trasporti nei riguardi di Torino deve essere ripreso in urgente esame per i seguenti **tre fatti nuovi** intervenuti in questi ultimi tempi:

- 1°) *Apertura all'esercizio della Direttissima Firenze-Bologna;*
- 2°) *Prossima apertura all'esercizio della Camionale Genova-Serravalle;*
- 3°) *Nuova proposta Monod per l'autostrada attraverso il Monte Bianco.*

Tali tre fatti nuovi, per la notevolissima influenza che hanno ed avranno nello spostamento delle correnti di traffico che interessano la nostra Città, debbono essere considerati con la massima urgenza, ma anche con la più serena obiettività.

Per quanto si riferisce alla direttissima *Firenze-Bologna*, è noto a tutti quale enorme progresso essa segni nell'acceleramento delle comunicazioni tra l'Italia Centrale e la Lombardia, il Veneto ed i passi delle Alpi al Nord e all'Est della Valle Padana, accrescendo ulteriormente la già notevole importanza di Bologna come nodo ferroviario.

Ogni italiano deve perciò altamente compiacersi di tale nuova realizzazione del Regime, che segna un'altra luminosa tappa nell'avvicinamento delle varie regioni d'Italia e nel perfezionamento delle comunicazioni dell'Italia Centrale e Meridionale col centro e l'est d'Europa.

Ogni regione deve tendere a valorizzare anche nei propri rapporti il nuovo fattore di progresso che è entrato testè in atto nel campo delle comunicazioni sia nazionali che internazionali.

Torino e la sua Provincia possono avere fin d'ora qualche vantaggio nelle loro comunicazioni con Firenze. Basti considerare che attualmente, per la solita via *Genova-Pisa*, col direttissimo delle 12 si arriva a Firenze alle 19,13, mentre, pur passando per l'artificiosa deviazione di Milano, partendo da Torino alle 12,15 si può arrivare a Firenze per Bologna alle 17,53 cioè quasi un'ora e mezzo prima; e questo vantaggio potrà essere portato a due ore tra qualche mese, quando, assestata la linea, verrà ulteriormente accelerato il percorso *Bologna-Firenze*.

Ma occorre però rilevare come Torino e la sua Provincia, la Provincia di *Aosta* e la maggior parte delle Provincie di *Alessandria* e di *Vercelli* potranno trarre dalla nuova direttissima tutto il giovamento che loro compete, solo quando, secondo i voti già tante volte espressi, siano radicalmente migliorate le comunicazioni tra *Alessandria* e *Piacenza*, in modo da realizzare integralmente il beneficio della minor distanza di circa 40 km. fra *Torino* e *Piacenza* per *Alessandria* in confronto del vizioso giro per *Milano*.

Tale linea ha sempre rappresentato la direttiva naturale di collegamento di *Torino* e del basso Piemonte con *Bologna* e quindi con la vastissima zona adriatica. Nè si deve dimenticare che per molti anni essa linea faceva parte del percorso Modane-Brindisi, seguito dalla così detta Valigia delle Indie, il più importante corriere dall'Inghilterra all'Oriente asiatico. Ora poi che Bologna con la nuova direttissima estende la sua influenza anche sulla Toscana debbono essere assolutamente esauditi i voti sopradetti, sia mediante il completamento delle opere già per metà eseguite per la sua trasformazione in linea a grande traffico (cambio dell'armamento anche del secondo binario) sia mediante l'istituzione di nuovi orari che consentano al Piemonte ed a *Torino* di approfittare di parte almeno dei grandi benefici che sta apportando la direttissima.

Oltre a tale ordine di considerazioni relative alle *comunicazioni interne*, *Torino* e *Genova* debbono anche rivolgere la loro attenzione più viva alle ben gravi conseguenze che ad entrambe possono derivare dalla nuova direttissima nel campo delle *comunicazioni internazionali*, qualora non vengano migliorate sensibilmente le comunicazioni di *Torino* con *Roma* via *Genova*.

Come già ebbe a rilevare il Chiarissimo Ing. Ehrenfreund in un articolo recentemente apparso su un giornale cittadino, la nuova direttissima può far spostare quasi completamente dal *Frejus* al *Sempione* il traffico tra la maggior parte d'Italia e *Parigi-Londra*, può cioè nel modo più grave allontanare dalla nostra regione quelle correnti di traffico che le erano rimaste dopo l'apertura del *Sempione*.

Basterà rilevare come oggi, quando ancora la nuova direttissima non è nella sua completa efficienza tecnica e quando ancora non si sono potute sistemare pienamente le coincidenze a *Milano* fra i treni di *Roma* e quelli del *Sempione*,

le comunicazioni ordinarie tra *Parigi* e *Roma* sono già più numerose e rapide per via *Sempione* che per via *Frejus* (Vedi specchietto in calce).

Da ciò emerge quanto sia già fin d'ora pregiudicata la situazione dell'unico nostro valico ferroviario, il quale dopo essere stato per tanti anni uno dei fattori principali del risorgimento economico della nostra Nazione e della nostra Regione, potrà essere condannato ad una ben modesta funzione, quando *Piemonte* e *Liguria* non ottengano sollecitamente tra *Torino* e *Roma* tutti quei miglioramenti che sono tecnicamente possibili, quali per esempio l'istituzione di treni rapidi *Torino-Genova-Pisa*.

Sempre in ordine al suesposto concetto, si deve altresì tendere al miglioramento delle comunicazioni di *Torino*, via *Frejus*, con *Parigi* e con *Lione*.

Purtroppo parlare oggi di nuovi valichi internazionali di grande traffico ferroviario, sarebbe un astrarsi dalla realtà delle possibilità attuali. E perciò, facendo nostre il motto dei grandi pionieri del Risorgimento Italico, i quali a traverso al primo valico alpino sognarono, ed in parte realizzarono, il flusso e l'unione delle forze latine « pensarci sempre e non parlarne mai », noi non parleremo ora neanche del magnifico e studiatissimo progetto di una succursale del Cenisio, che permetterebbe di andare da *Torino* a *Parigi* in dieci ore.

Ma ciò non esclude che per intanto si richieda il miglioramento del servizio *Torino-Modane* con l'eliminazione quasi totale del traffico locale dai direttissimi internazionali, e contemporaneamente si preme sulla Francia per ottenere un miglioramento nelle comunicazioni *Modane-Parigi* e *Modane-Lione-Bordeaux*.

Superfluo poi aggiungere che, in materia di comunicazioni ferroviarie, abbiano qui a ritenersi integralmente confermati i voti già tante volte formulati da *Torino* e dal *Piemonte* per il miglioramento e completamento della nostra rete ferroviaria, nel senso di ottenere non appena possibile:

A) in linea principale la costruzione del tronco *Ceva-Millesimo-S. Giuseppe*, che data l'avvenuta apertura della *Fossano-Mondovì-Ceva* e la prossima ultimazione della *Savona-Altare-S. Giuseppe*, solo manca per conseguire il tanto auspicato miglioramento delle comunicazioni ferroviarie di *Torino* con *Savona*;

B) in linea subordinata: 1°) la costruzione del tronco *S. Stefano Belbo-Ponti*, il cui stato di necessità e di urgenza permane integro per gran parte della provincia di *Alessandria*, come è stato riconosciuto nel 1926-27 dai nostri Sindacati di *Torino* e di *Alessandria*;

2°) la costruzione dei due tronchi *Torino-Carignano-Carmagnola* e *Savigliano-Centallo*, i quali, come già rilevato da questo nostro Sindacato nel 1927, abbrevierebbero il percorso *Torino-Cuneo* di ben 10 km., dando a questa linea il carattere di vera direttissima.

3°) la costruzione delle linee *Garessio-Imperia* e *Fossano-Bra* di alto interesse la prima per il Piemonte e la Liguria Occidentale, e soddisfacente la seconda ad un ragguardevole obiettivo locale della Provincia di Cuneo.

Tali i bisogni ferroviari di *Torino* e del *Piemonte* che debbono essere sempre tenuti ben presenti da quanti sono persosi dell'avvenire della nostra Regione onde poterne ottenere graduale soddisfacimento, mano mano che se ne presenterà la possibilità.

* * *

Passando alla seconda questione delle *comunicazioni stradali ordinarie* ed *autostradali* che possono venire influenzate dalla *prossima apertura della camionale Genova-Serravalle*, occorre richiamarci alle conclusioni a cui era già pervenuto il nostro Sindacato, quando, discutendosi il prolungamento della camionale per *Torino*, aveva concluso che la linea naturale di comunicazione era quella di *Asti*.

Rinviati sine die i prolungamenti della camionale su *Torino* e *Milano*, non bisogna però che *Torino* dimentichi la sua necessità assoluta ed immediata di predisporre quei provvedimenti che l'avvicinino allo sbocco della camionale, allo scopo di attrarre su di sé la maggior parte possibile delle nuove correnti di traffico che dalla camionale deriveranno.

E' a tutti noto che *Torino* dal lato geografico, oltrechè essere gravemente pregiudicata dalla sua situazione orizzontale in rapporto alle correnti fondamentali del traffico nazionale, ha anche la gravissima disgrazia di essere fronteggiata a levante da una barriera di alture che ne ostacolano le comunicazioni con buona parte del basso Piemonte.

Tale barriera, che si estende per circa 30 km. da Moncalieri a Chivasso, ha costretto le strade e ferrovie ad aggirarne gli estremi per spingersi su *Asti* e *Casale*, onde arrivare nel cuore del Monferrato e proseguire su *Genova*: la strada sussidiaria del *Pino* non rimedia che in piccola parte a tale stato di cose.

Nonostante i progressi della tecnica che aveva già saputo trionfare di ben maggiori ostacoli con trafori imponenti, e nonostante che numerose iniziative in passato siano sorte per il rapido collegamento di *Torino* con *Chieri* attraverso la Collina, a nulla di concreto si è mai pervenuti, poichè dal lato ferroviario la spesa ingentissima di una galleria di base non compensava i vantaggi che ne sarebbero derivati, mentre dal lato delle strade ordinarie, data la modesta mole dei trasporti stradali dell'epoca preautomobilistica, appariva sufficiente la *Torino-Pino-Chieri-Villanova* particolarmente riservata ai trasporti leggeri.

Sviluppatasi in questi ultimi anni in modo impensato ed attivissimo gli auto-trasporti, ne è derivato da tempo un ingorgo notevole sulla Padana N. 10, nel tratto da *Poirino* a *Torino*, per il confluire a *Poirino* dei trasporti provenienti per *Asti* da *Genova* e dal *Monferrato*, e per *Alba* dalla estesa plaga delle *Langhe*; e ciò perchè per trasporti pesanti la *Chieri-Pino* non dà un ausilio apprezzabile. Il citato ingorgo si prolunga anche entro la Città.

Data tale situazione, anche indipendentemente dal nuovo fattore camionale,

si sarebbe imposta una nuova strada adatta pei grandi trasporti che da *Villanova* puntasse nel modo più breve su *Torino*, entrandovi in un punto corrispondente alle esigenze urbanistiche della Città.

Tale stato di necessità, già prima emergente, è stata poi reso di urgenza assoluta il giorno in cui venne decisa la camionale.

La prova più evidente ne è stata la stessa proposta della camionale su *Torino* per *Casale* — proposta che, considerata al di fuori degli interessi di *Torino*, dal lato strettamente tecnico sarebbe forse la soluzione più conveniente, quando si volesse prescindere da una grande strada *Villanova-Torino* attraverso la collina.

Si è perciò che quando il nostro Sindacato ha concordemente adottato la direttiva *Asti*, ha implicitamente riconosciuta la necessità per *Torino* di una soluzione radicale dell'attraversamento della collina con una grande strada che la colleghi direttamente con *Chieri* e *Villanova*.

Un tale ordine di idee, sorretto ed integrato dal programma delle radiali tanto opportunamente e tempestivamente adottato dalla nostra Podesteria, ha certamente e felicemente ispirato il progetto della strada per la valle del *Cartman* proposto dai Colleghi *Orlandini* e *Quaglia*: progetto che per quanto di massima, presenta fin d'ora caratteristiche del più alto interesse.

La limitata lunghezza della galleria di attraversamento della collina (circa 900 metri), la modesta quota di culmine, le moderate pendenze e la notevole larghezza prevista danno la sensazione che la *proposta dovrebbe essere adeguata all'urgente bisogno per Torino di una vera strada di grande comunicazione con Chieri*.

* * *

Ancora nel campo delle comunicazioni stradali ordinarie viene ad interferire il terzo fatto nuovo della progettata *Autostrada attraverso il Monte Bianco*.

Da molti anni *Torino* sente la necessità di migliorare le sue comunicazioni attraverso la Val Soana con l'Alta Valle di Aosta e con la regione a nord del Monte Bianco.

Essa seguì sempre con il massimo interesse tutti gli studi e tutte le proposte che a tale scopo vennero successivamente fatte; ma il progetto che richiamò particolarmente la sua attenzione fu quello dell'ingegnere *Raclif Ward* per la *Torino-Martigny* attraverso *Cuornè*, *Cogne* e *Val Ferret*. A tale progetto che avrebbe notevolmente ridotte le distanze fra *Torino* ed *Aosta* e fra *Torino* e *Martigny* la Deputazione Provinciale di *Torino*, su relazioni degli Ingg. *Cairo*, *Grassi* e *Corazza*, diede fin dal 1904 tutto il suo appoggio presso i Poteri Centrali.

Ma prima l'apertura del *Sempione*, e poi altre circostanze di diverso genere, arrestarono le varie iniziative riguardanti le comunicazioni fra *Torino* e la regione a Nord del Monte Bianco, nonostante la tenacia del gruppo fran-

cese *Monod*, che mai abbandonò gli studi e le proposte per il traforo del Monte Bianco.

In questi ultimi tempi però il problema è stato ripreso in esame, ma sotto forme e con criteri nuovi corrispondenti alle mutate circostanze.

Da un lato la creazione della nuova Provincia di *Aosta*, con l'inclusione in essa dell'alto Canavese, spinse quella Provincia a far studiare un progetto di una comunicazione con la Val Soana che rendesse meno disagiati le comunicazioni del suo Capoluogo con la suddetta regione. Ebbe così origine il progetto *Ramallini* per il nuovo tronco *Campiglia-Cogne* e pel miglioramento dei tronchi già esistenti *Pont-Campiglia* e *Cogne-Aymaville*.

Dall'altro lato il gruppo *Monod* formulò una nuova proposta per un transito autosadale, anzichè ferroviario, attraverso il Monte Bianco.

Notizie abbastanza dettagliate circa i due progetti sono già comparse sui giornali cittadini, e mentre per la prima proposta prosegue l'azione della Provincia di *Aosta*, per la seconda è stata testè sottoposta la questione all'altissimo giudizio del *Duce*.

Il vecchio problema che tanto interessa anche *Torino* stà perciò entrando in una fase che deve essere da noi seguita con tutta l'attenzione, onde armonizzare le predette iniziative coi fondamentali interessi della nostra Città.

Tali interessi interferiscono anzitutto direttamente col progetto del nuovo tronco *Campiglia-Cogne*, in rapporto a quello sviluppo turistico della nostra regione che è una delle risorse della nostra *Torino*. E' evidente che una buona strada *Torino-Alta Val d'Aosta* per *Cuornè-Cogne* da un lato aprirebbe nuovi interessantissimi orizzonti al turismo invernale e dall'altro verrebbe a completare con la strada attuale della Valle d'Aosta un magnifico circuito del più alto interesse turistico.

Tale strada verrebbe senz'altro ad assumere valore e carattere internazionale, poichè le attuali strade di valico del Piccolo e del Gran San Bernardo, durante la stagione estiva, sono già oggi intensamente frequentate dal traffico automobilistico: nè va dimenticato che detti valichi, con moderni sistemi di sgombrò della neve, potranno in un avvenire non lontano essere mantenuti aperti per almeno sette mesi all'anno e forse più.

Se poi venisse realizzato anche il nuovo transito attraverso il Monte Bianco, la strada *Torino-Campiglia-Cogne-Alta Valle d'Aosta* verrebbe ad assumere un'importanza ancor più rilevante per *Torino*, perchè costituirebbe un allacciamento dei più interessanti fra *Torino* e la nuova grande comunicazione autostradale tra l'Italia e la zona a nord del Monte Bianco.

Inoltre non va trascurato il fatto della reciproca influenza integrativa dei due tronchi progettati: *Torino-Chieri*, e *Pont-Val Soana-Cogne*. Attraverso ad essi le comunicazioni dell'interland a nord del Monte Bianco con Genova e Roma e viceversa verrebbero abbreviate di circa Km. 30.

Da quanto sopra emerge in tutta evidenza come, sia prescindendo dalla nuova proposta *Monod*, sia considerando l'eventualità della realizzazione di

detta proposta, *Torino* deve non solo associarsi nel modo più efficace alla iniziativa della Provincia di *Aosta*, ma altresì adoprarsi, perchè la costruzione del nuovo tronco *Campiglia-Cogne* e la sistemazione dei tronchi *Pont-Campiglia* e *Cogne-Aymaville* vengano al più presto effettuati, con criteri larghi e pienamente corrispondenti alla funzione che da essi *Torino* si ripromette.

Per quanto poi si riferisce al nuovo proposto transito autostradale attraverso il Monte Bianco, sotto l'aspetto regionale bisogna considerare che una grande via di comunicazione per automezzi che attraversi la nostra regione può portare a *Torino* notevoli vantaggi anche se non passi proprio per la Città.

Ma affinchè tali vantaggi vengano pienamente conseguiti, occorre che oltre alla nuova strada *Cuornè-Alta Val d'Aosta*, di cui si è detto sopra, *Torino* pensi in un secondo tempo ad un nuovo *adeguato allacciamento con Ivrea* mediante una buona strada più diretta delle due attuali che girano per *Castellamonte* o per *Chivasso*.

* * *

Se le necessità sovraespresse sono quelle che più direttamente si manifestano in dipendenza dei tre fatti nuovi in principio richiamati, il nostro Sindacato deve però ancora richiamare la più viva attenzione dei Poteri costituiti sulla assoluta ed urgente necessità di stabilire una buona e diretta comunicazione stradale di 1° ordine fra *Torino* e *Savona*, comunicazione che si può con piena ragione asserire che oggi non esiste.

Invero i due percorsi oggidì più frequentati perchè aventi una sede più adatta ad intenso e pesante carreggio, e cioè quelli per Fossano-Mondovì-Ceva e per Canale-Alba-Cortemiglia-Dego, oltre ad avere uno sviluppo eccessivo (Km. 162 e 156) e marcatamente tortuoso, sono affetti da numerose e forti contropendenze ed accidentalità altimetriche.

Un terzo percorso intermedio tra i due accennati (quello per Bra-Dogliani-Murazzano-Montezemolo-Millesimo) pur avendo uno sviluppo alquanto più breve (Km. 143) è anch'esso affetto da soverchie contropendenze e soprattutto non offre nella massima parte una sede viabile adeguata ad un carreggio intenso e pesante, per deficienze di tracciato altimetrico, di larghezza, di sagoma, di consistenza, ecc.

E' perciò oggidì assolutamente necessario che anche tale problema (già prospettato in uno studio sommario istituito dalla Reggenza del Gruppo Strade annesso al nostro Sindacato in relazione ad analogo studio del quale ha presa l'iniziativa il Sindacato Ingegneri di Savona) venga sollecitamente considerato, per precisare d'accordo la soluzione più pratica ed economica e per attuarla nel più breve tempo possibile.

La soluzione prospettata dalla Reggenza del nostro Gruppo Stradale consisterebbe in una radicale sistemazione del percorso intermedio sovra accennato, del quale il tratto Narzole-Montezemolo corrisponde appunto a quella

che venne ed è tuttora denominata *Strada della Riviera*: sistemazione che dovrebbe attuarsi modificandone quà e là il tracciato, eliminando od attenuando le contròpendenze, ampliando le curve ed allargando e sistemando la sede; opere queste che dallo studio preliminare fatto, risultano di una entità relativamente modesta.

* * *

Concludendo perchè *Torino* possa, come deve, adeguatamente fronteggiare la nuova situazione creata dalla direttissima *Bologna-Firenze*, dalla camionale *Genova-Serravalle* e dalle proposte di nuovi valichi per la *Valle d'Aosta*, deve tendere:

A) - Nel campo delle comunicazioni ferroviarie:

- 1) all'acceleramento delle comunicazioni *Modane-Torino-Roma*;
- 2) al potenziamento della linea *Alessandria-Piacenza*;
- 3) all'integrazione delle comunicazioni con *Savona* mediante il nuovo tronco *Ceva-S. Giuseppe*;
- 4) all'assicurazione di ottime coincidenze a *Milano* coi rapidi per *Bologna*.

B) - e nel campo delle comunicazioni stradali:

- 1) alla sollecita costruzione di un nuovo tronco *Torino-Chieri* (con allacciamento a *Villanova* con la *Padana N. 10*) tenendo conto della nuova proposta *Orlandini-Quaglia* circa il transito per la valle del *Cartman*;
- 2) al collegamento con l'*Alta Valle d'Aosta* mediante una buona strada per la *Val Soana* e *Cogne*;
- 3) al miglioramento delle comunicazioni fra *Torino* e *Savona*, mediante il riordinamento della cosiddetta *Strada della Riviera*.

Comunicazioni ferroviarie fra Roma e Parigi

VIA SEMPIONE - MILANO				VIA MODANE - TORINO			
Partenza Parigi	Arrivo Roma	Durata percorso	Fermata Milano	Partenza Parigi	Arrivo Roma	Durata percorso	Fermata Torino
<i>h.</i> 9,35	10,57	25,22	0,50	8,25	14,45	30,20	1,27
15,45	15,20	23,35	1,10	17,15	17,35	24,20	0,30
20,20	20,00	23,40	1,23	20,35	21,55	25,20	0,45
22,40	22,30	23,10	1,30	22,00	19,50	21,50 <i>lusso</i>	0,10
23,50	0,10	24,20	0,35	23,20	6,45	31,50	1,25

Partenza Roma	Arrivo Parigi	Durata percorso	Fermata Milano	Partenza Roma	Arrivo Parigi	Durata percorso	Fermata Torino
7,30	7,10	23,40	1,50	8,00	9,10	25,10	0,25
10,30	9,35	23,05	0,35	12,00	9,45	21,45 <i>lusso</i>	0,10
14,15	14,15	24,00	1,30	14,05	14,00	23,55	0,30
21,00	23,05	26,05	1,10	21,20	22,00	25,40	0,20

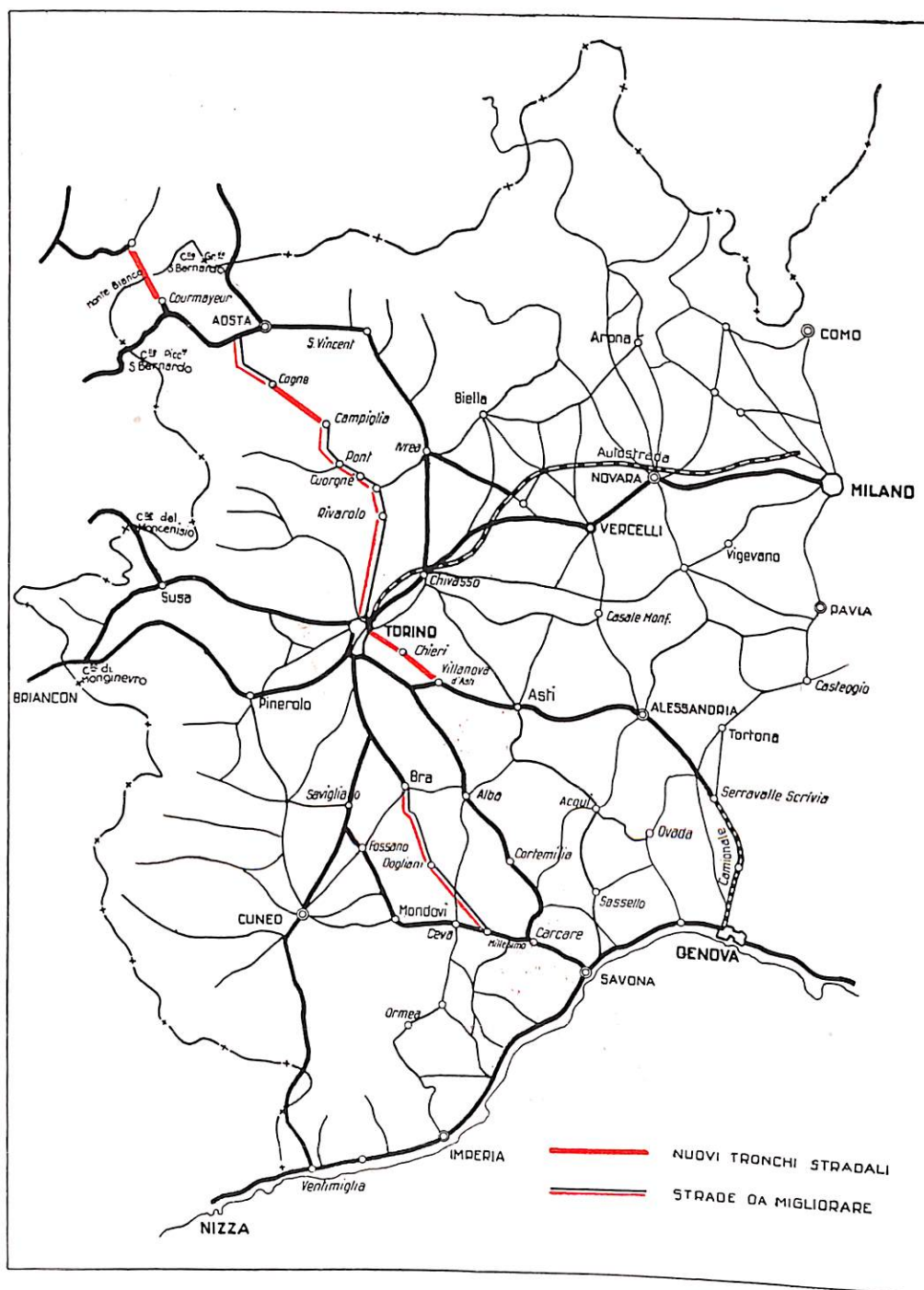
Distanze fra Torino e Genova e l'Alta Valle d'Aosta

	Strade attuali	Nuove Strade Campiglia - Cogne
Torino - Aosta	Km. 124	Km. 120
Torino - Courmayeur	» 161	» 143
Torino - Cogne	» 158	» 86

	Strade attuali	Nuove Strade Campiglia - Cogne Villanova - Chieri - Torino
Genova - Aosta	» 305	» 301
Genova - Courmayeur	» 342	» 324
Genova - Cogne	» 339	» 267

Distanze fra Torino e Savona - strade ordinarie

Via Fossano - Mondovì - Ceva	Km. 162
Via Alba - Cortemilia - Dego - Carcare	Km. 156
Via Asti - Acqui - Sassello	Km. 167
Via Bra - Dogliani - Montezemolo - Millesimo	Km. 140



115390

